

PP.6220.6.2022

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 72, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust. 1 i 2 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) zwanej dalej ustawą OOS, art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.), Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku, w sprawie wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, złożonego 20 lipca 2022 r. przez **Gminę Wąsosz, Plac Rzędziana 8, 19-222 Wąsosz**, uwzględniając uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy OOS

I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą:

„Przebudowa drogi gminnej nr 104207B Droga od drogi powiatowej Wąsosz-Żebry do drogi powiatowej Wąsosz- Bagienice”.

II. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE :

Gmina Wąsosz, Plac Rzędziana 8, 19-222 Wąsosz, wnioskiem z dnia 20 lipca 2022 r., wniosła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa drogi gminnej nr 104207B Droga od drogi powiatowej Wąsosz-Żebry do drogi powiatowej Wąsosz- Bagienice”.

Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia zawierającą dane wyszczególnione w art. 62a ustawy OOS, kopię mapy ewidencyjnej obejmującej teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz tereny, na które będzie ono oddziaływać.

W świetle przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których może być wymagany raport na podstawie:

➤ § 3 ust. 1 pkt. 62 – „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32...”

W dniu 21 lipca 2022 r. strony postępowania zostały poinformowane o wszczęciu postępowania, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy OOS poprzez obwieszczenie. Wójt Gminy Wąsosz, jako organ prowadzący sprawę zwrócił się w tym samym dniu, zgodnie z art. 64 ust. 1 ww. ustawy oraz art. 106 KPA do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Augustowie, Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Grajewie celem zasięgnięcia opinii.

Po analizie wniosku oraz zasięgnięciu opinii:

➤ Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku – postanowienie znak WSTII.4220.138.2022.MM z dnia 27 lipca 2022 r.,

➤ Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Augustowie – opinia znak BI.ZZŚ.1.4360.247.2022.BG z dnia 02 sierpnia 2022 r.,

➤ Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Grajewie – opinia nr 45/O/NZ/2022, znak NZ.7040.37.2022 z dnia 27 lipca 2022 r.,

Wójt Gminy Wąsosz odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W związku z powyższym, postępowanie zmierzające do wydania

niniejszej decyzji, nie wymagało udziału społeczeństwa zgodnie z art. 79 ust.1. ustawy OOS. Wójt Gminy Wąsosz zgodnie z art. 10 KPA, dnia 22 sierpnia 2022 r. poinformował strony postępowania poprzez obwieszczenie o zebraniu całości materiału dowodowego i możliwości zapoznania się z nim. W wyznaczonym terminie nie zgłaszano uwag.

Organ uwzględnił niżej wymienione informacje o uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia zawarte w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia:

a) Skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemne proporcje, a także istotne rozwiązania charakteryzujące przedsięwzięcie

Inwestycja pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 104207B Droga od drogi powiatowej Wąsosz – Żebry do drogi powiatowej Wąsosz – Bagienice” planowana jest do realizacji w km 0+000÷3+642, na długości około 3642m. Inwestycja będzie wykonywana na działkach pasa drogowego drogi gminnej o nr ewidencyjnych 2076; 2773, na części działek pasa drogowego drogi powiatowej o nr ewidencyjnych 2767; 3254 w obrębie miejscowości Wąsosz, oraz na części działki pasa drogowego drogi powiatowej o nr ewidencyjnym 162/2 w obrębie miejscowości Bagienice.

Droga gminna nr 104207B przewidziana do przebudowy położona jest na terenie Gminy Wąsosz.

Początek odcinka jest na krawędzi jezdni drogi powiatowej nr 1812B, zaś koniec odcinka jest na krawędzi jezdni drogi powiatowej nr 1815B.

Droga gminna na odcinku w km 0+000÷3+642 przebiega w przekroju trasowym przez pola, łąki oraz obszary częściowo zalesione.

Droga gminna nr 104207B na odcinku przewidzianym do przebudowy krzyżuje się z następującymi drogami:

- na początku odcinka z drogą powiatową nr 1812B Szczuczyn – Wąsosz – Radziłów o nawierzchni bitumicznej,
- w km 1+706 po stronie lewej z drogą dojazdową o nawierzchni gruntowej,
- w km 1+793 po stronie prawej z drogą dojazdową o nawierzchni gruntowo-żwirowej,
- w km 2+330 po stronie lewej z drogą dojazdową o nawierzchni gruntowo-żwirowej,
- w km 2+762 po stronie lewej z drogą dojazdową o nawierzchni gruntowej,
- w km 2+763 po stronie prawej z drogą dojazdową o nawierzchni gruntowej,
- na końcu odcinka z drogą powiatową nr 1815B Wąsosz – Komosewo – Bagienice o nawierzchni bitumicznej.

b) Powiązania z innymi przedsięwzięciami (w szczególności z uwzględnieniem nakładania się oddziaływań).

Na odcinku przebudowy drogi gminnej nie będą realizowane i nie były zrealizowane inne przedsięwzięcia, które by oddziaływały na planowane przedsięwzięcie. Planowana inwestycja nie będzie powiązana z innymi przedsięwzięciami, dlatego oddziaływanie na środowisko będzie tylko tej jednej inwestycji.

c) Różnorodność biologiczna, wykorzystywanie zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i pow. ziemi.

Droga gminna na odcinku w km 0+005÷3+638 posiada nawierzchnię żwirowo-gruntową. Szerokość nawierzchni z kruszywa naturalnego wynosi od 4,5m do 5m. Nawierzchnia żwirowa drogi gminnej jest w złym stanie technicznym, w środkowej części odcinka występują duże nierówności.

Droga gminna w obrębie rozjazdów z drogami powiatowymi na odcinku w km 0+000÷0+005; 3+638÷3+642 posiada nawierzchnię bitumiczną o grubości 5cm na podbudowie z kruszywa naturalnego.

Na drodze gminnej w km 0+610 zlokalizowano przepust z rur betonowych Ø80cm o długości 10m w złym stanie technicznym, wymagający remontu.

Na skrzyżowaniu drogi gminnej z drogą powiatową nr 1815B w km 3+639 zlokalizowano przepust z rur polietylenowych Ø60cm o długości 10m w dobrym stanie technicznym.

Biorąc pod uwagę skalę przedsięwzięcia można stwierdzić, że jest to inwestycja o średnim znaczeniu w skali gminy. Istniejąca szata roślinna składa się z pojedynczych drzew rosnących w pasie drogowym. Jest planowana wycinka ośmiu drzew przydrożnych związana z przebudową drogi. Szata roślinna będzie naruszona tylko w obrębie projektowanych poboczy w postaci usunięcia lokalnego zakrzaczenia. Powierzchnia planowanego do przebudowy odcinka wynosi 100% drogi gminnej

104207B i jak również 5,8% powierzchni wszystkich dróg gminnych na terenie Gminy Wąsosz. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości pod przebudowę drogi gminnej wynosi około 2,9ha.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały głównie beton asfaltowy, kruszywa mineralne, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w specyfikacjach technicznych. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizacji inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się przy przebudowie drogi zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

Przebudowa drogi gminnej nr 104207B wymagać będzie wykorzystania następujących materiałów:

- woda do zagęszczenia podbudowy w ilości ok. 250m³,
- beton asfaltowy w ilości ok. 2 800t,
- kationowa emulsja asfaltowa w ilości ok. 10t
- rury polietylenowe Ø80cm w ilości 10m,
- piasek w ilości 3000t,
- pospółka w ilości 1500t,
- kruszywo łamane w ilości 9000t,
- olej napędowy do transportu materiałów i surowców oraz pracy sprzętu przy przebudowie drogi w ilości 3500l.

d) Emisja i występowanie uciążliwości.

Na terenie przyległym do przebudowanej drogi występują głównie działki o przeznaczeniu rolniczym.

Wody spływające z powierzchni drogi będą odprowadzane do rowów trawiastych odsączających przyległych do drogi.

Z uwagi na charakter robót przebudowa drogi nie naruszy stanu gospodarki wodno-ściekowej. Inwestycja nie wpłynie negatywnie na jakość wód powierzchniowych. Pojazdy po zakończeniu prac lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego. W całym cyklu organizacji budowy, należy zwrócić uwagę na właściwy transport materiałów i odpowiednie ich magazynowanie.

W przypadku sytuacji awaryjnych na terenie budowy należy postępować zgodnie z odpowiednimi zarządzeniami i instrukcjami. Lokalnie niewielkie place zaplecza budowy służyć będą głównie jako miejsca postojowe maszyn i pojazdów i zaplecza socjalne pracowników. Na placach tych należy szczególnie zwracać na składowanie podręcznych zapasów paliwa, tankowanie maszyn budowlanych oraz sposób prowadzenia napraw awaryjnych maszyn i pojazdów. Podczas tych czynności mogą występować wycieki paliwa, olejów i innych płynów eksploatacyjnych, które mogą zanieczyścić wodę i glebę. Wszelkie wycieki awaryjne ze sprzętu budowlanego powinny być natychmiast usuwane.

W czasie wykonywania prac nie zmieni się poziom oraz skład chemiczny wód podziemnych. Chociaż faza robót budowlanych potrwa około 3 miesiące, w czasie którym mogą wystąpić niewielkie chwilowe i nieprzewidziane zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych, zagrożenia będą miały charakter przejściowy.

Ostatecznie przebudowa drogi utrzyma poziom i jakość chemiczną wód powierzchniowych i podziemnych na obecnym poziomie.

Minimalizacja niekorzystnego wpływu przebudowy drogi gminnej na powierzchnię ziemi w fazie budowy odnosić się będzie do:

- zabezpieczenia dróg dojazdowych i miejsc postoju ciężkiego sprzętu przed skażeniem węglowodorami ropopochodnymi,
- wyeliminowania możliwości wycieku substancji ropopochodnych do gruntu z układów paliwowo - olejowych,

- zabezpieczenia bazy magazynowej substancji niebezpiecznych przed ewentualnym przedostaniem się wycieków tych substancji do gruntu i wód.

Podczas wykonywania prac budowlanych uciążliwości związane z hałasem, drganiami i wibracjami minimalizowane będą poprzez wykonywanie prac w porze dziennej, wykorzystywanie nowoczesnych maszyn charakteryzujących się mniejszymi mocami akustycznymi i wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu.

Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie miał wpływ czas realizacji procesu inwestycyjnego i jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń. Nie ma praktycznie możliwości stosowania zabezpieczeń akustycznych w fazie budowy. Jedyna możliwość ograniczenia emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska. Jest to uciążliwość przemijająca.

W rejonie planowanej lokalizacji przedsięwzięcia nie występują obiekty chronione akustycznie. Z tego względu wskazane jest, aby roboty budowlane były prowadzone tylko w porze dziennej ($6^{00} \div 20^{00}$).

Istotnym bezpośrednim zagrożeniem dla środowiska powodowanym przez ruch drogowy jest emisja spalin samochodowych. Spaliny zawierają gazy zanieczyszczające atmosferę takie jak: dwutlenek siarki, ołów, azbest, kadm, fenol, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne, sadza.

Zanieczyszczenie powietrza wystąpi przy wykonaniu prac budowlanych i będą one ograniczone do czasu realizacji robót. W czasie wykonywania robót wystąpią uciążliwości takie jak: wibracje, pył i błota.

Chociaż faza robót budowlanych potrwa około 3 miesięcy, uciążliwości dla mieszkańców Komosewa i okolic będą mieć charakter przejściowy. Ostatecznie przebudowa drogi poprawi stan środowiska.

e) Ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu

Podczas przebudowy drogi nie przewiduje się stosowania innowacyjnych technologii czy też nowych, dotychczas nie przetestowanych substancji mogących powodować ryzyko poważnej awarii. Do budowy zostaną wykorzystane sprawdzone materiały oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne, które ze względu na specyfikę i sposób zastosowania nie stanowią zagrożenia poważną awarią mogącą nieść ze sobą skutki uboczne w realizacji przedsięwzięcia. W czasie budowy Inwestor dbać będzie o stan techniczny maszyn i środków transportu, aby nie dopuścić do wycieków substancji ropopochodnych do gruntu i wód. Czas robót budowlanych skrócony zostanie do niezbędnego minimum, a prowadzenie robót przy użyciu sprzętu mechanicznego odbywać się będzie tylko w porze dnia. W czasie przerw silniki sprzętu, będą wyłączone.

f) Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.

Przeważająca większość odpadów powstających podczas przebudowy drogi gminnej będą stanowiły odpady mineralne należące zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2001r. Nr 112. Poz. 1206) do grupy 17 (odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej).

Spśród wymienionej grupy odpadów w wyniku realizacji inwestycji powstawać będą:

- odpady z rozbiórki elementów drogi,
- gleba i ziemia w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03* (17 05 04),
- niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne o kodzie 20 03 01.

Powstały w trakcie przebudowy drogi nadmiar gleb i ziemi (w tym kamieni), zostanie częściowo wykorzystany do zasypania istniejących w okolicy nierówności.

Na terenie budowy będą również powstawały odpady bytowe pracowników budowy tj. puszki, butelki, opakowania, papier. W celu ograniczenia ich negatywnego oddziaływania na środowisko, w obrębie pasa drogowego będzie prowadzona właściwa gospodarka odpadami, tj. selektywne zbieranie i gromadzenie odpadów w miejscu ich powstawania.

W celu zminimalizowania zagrożenia związanego z zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych ściekami bytowymi wytwarzanymi przez ekipę budowlaną na zapleczu budowy – zakłada się ustawienie przenośnych sanitariatów, opróżnianych okresowo przez specjalistyczną firmę.

g) Zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikające z emisji.

Biorąc pod uwagę rodzaj zajętego pod inwestycję terenu oraz przewidziane do wdrożenia w trakcie realizacji i funkcjonowania obiektu rozwiązania techniczno- technologiczne minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko uznano, że realizacja inwestycji nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Analizując usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska ustalono, iż planowane zamierzenie z uwagi na lokalizację na terenie przekształconym antropogenicznie, nie wiąże się z zajęciem cennych siedlisk przyrodniczych, terenów leśnych, obszarów wodnych, wodno-błotnych, bagiennych lub torfowiskowych. Nie będzie również negatywnie oddziaływać na obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, strefy ochronne ujęcia wód i obszary chronione zbiorników wód śródlądowych lub przylegające do jezior, ponieważ obszary te nie występują w rejonie przedsięwzięcia. Teren inwestycji położony jest poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) oraz poza granicami obszarów chronionych, regulowanych ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne.

Usytuowanie przedsięwzięcia:

- a) obszary wodno – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe i ujścia rzek – nie występują.
- b) obszary wybrzeży i środowiska morskie- nie występują.
- c) obszary górskie lub leśne – nie występują.
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników śródlądowych - nie występują.
- e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia - nie występują.
- f) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne - inwestycja nie jest lokalizowana w granicach lub sąsiedztwie takich obszarów.
- g) obszary przylegające do jezior - nie występują.
- h) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej - nie występują.
- i) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Zgodnie z planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, wprowadzonym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 28 listopada 2016 r. poz. 1911), przebudowywana droga przebiega przez zlewnie JCWP Wissa od dopływu w Wąsoszu do ujścia o kodzie RW2000242629699 oraz JCWP Wissa od źródeł do dopływu w Wąsoszu z dopływem w Wąsoszu o kodzie RW2000172629669. Obie JCWP zostały wyznaczone jako naturalne części wód, o złym stanie wód, niezagrażone ryzykiem nieosiągnięcia wyznaczonych celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu wód powierzchniowych, w tym dobrego stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego.

Teren przedsięwzięcia znajduje się także w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) oznaczonej kodem PLGW200032, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry i nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym dla JCWPd nr 32 jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

3. Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w punkcie 1 i 2 oraz art. 62 ust. 1 pkt 1.

a) Zasięg oddziaływania – obszar geograficzny i liczba ludności, na którą przedsięwzięcie będzie oddziaływać.

Z treści przedłożonej karty informacyjnej wynika, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać ponadnormatywnie na otaczające go środowisko, natomiast znacznie poprawi warunki użytkowników drogi.

b) Transgraniczny charakter oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze

Ze względu na to, że projektowana przebudowa drogi gminnej nie leży na szlaku prowadzącym ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje ruch lokalny nie wystąpi na tym obszarze transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie nie powoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko z uwagi na swój charakter i skalę oraz, że inwestycja jest usytuowana w odległości ponad 74km od granicy państwowej. Zarówno w trakcie realizacji jak i eksploatacji infrastruktury nie będzie występowała emisja substancji i energii w kontekście transgranicznym.

c) Charakter, wielkość, intensywność i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania

Ułożenie nawierzchni bitumicznej oraz zwiększenie parametrów geometrycznych drogi usprawni ruch na drodze. Ruch pojazdów po nawierzchni równej zmniejszy poziom hałasu oraz zapylenia. Planowana inwestycja wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu w obszarze łączącym regionalne ośrodki (miejscowości Wąsosz, Komosewo, Żebry, Bagienice).

d) Prawdopodobieństwo oddziaływania

Uciążliwości polegające na zwiększonym zapyleniu powietrza jak również na zwiększonej ilości emitowanych spalin, a także hałasem wynikającym z pracy wykorzystywanych do przebudowy maszyn, będą krótkotrwałe i odwracalne. Po przebudowie droga będzie spełniała normy techniczne, a przyjęte rozwiązania techniczne poprawią bezpieczeństwo ruchu na drodze. Przedsięwzięcie nie wpłynie ujemnie na środowisko przyrodnicze, wręcz będzie miało pozytywny wpływ poprzez realizację odpowiedniej infrastruktury technicznej, która pozwala na zmniejszenie ilości hałasu, zapylenia, emisji zanieczyszczeń.

e) Czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania.

Oddziaływania podczas eksploatacji związane z funkcjonowaniem przedsięwzięcia według danych zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie spowodują przekroczenia standardów jakości środowiska poza granicami terenu inwestycji. Wszystkie oddziaływania można określić jako odwracalne po zakończeniu działalności.

f) Możliwości ograniczenia oddziaływania

Rozwiązania chroniące środowisko na etapie wykonania przedsięwzięcia.

Przedmiotowa droga gminna spełnia podstawowe zadanie, a mianowicie obsługuje ruch lokalny, a także stanowi łącznik z drogami wyższej kategorii.

Przebudowa drogi ma na celu poprawę jej stanu technicznego, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jej standardu. Ze względu na przyjętą nieinwazyjną technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań.

Roboty będą wykonywane w obrębie istniejącego pasa drogowego, w trakcie inwestycji przewiduje się wycinkę ośmiu drzew przydrożnych, które ograniczają skrajnię projektowanej drogi. Zachodzi konieczność usunięcia lokalnego zakrzaczenia w miejscach wykonywania poboczy. W związku z powyższym ingerencja w istniejącą szatę roślinną będzie ograniczona i tylko w obrębie pasa drogowego. Drzewa przydrożne, które nie kolidują z planowaną rozbudową drogi będą zabezpieczone przed uszkodzeniem przez pracujący sprzęt.

Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w możliwie jak największej odległości od obszarów zabudowanych, a drogi techniczne zostaną zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do stanu pierwotnego. Obszar zaplecza zostanie ograniczony do koniecznych rozmiarów, by umożliwić prowadzenie właściwej gospodarki materiałowej.

Maszyny robocze i samochody na zapleczu budowy będą lokalizowane na utwardzonym placu, w przypadku braku utwardzonego podłoża, miejsce ich postoju wyścielone zostanie materiałami

izolacyjnymi. Prowadzona będzie codzienna kontrola szczelności przewodów paliwowych maszyn i urządzeń.

Podczas wykonywania robót drogowych powstawać będą głównie odpady budowlane takie jak usuwane fragmenty nawierzchni drogowych, elementy konstrukcji rozbieralnych obiektów (znaków i konstrukcji wsporczych), resztki tworzyw sztucznych, drewno, ścinki metalowe, puste opakowania itp.

Pozostałe na terenie budowy odpady związane z realizacją budowy oraz obecnością pracowników budowlanych (ścieki socjalno-bytowe) należy utylizować zgodnie z wymogami określonymi w ustawie o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 roku (Dz.U.2013 poz. 21 z późn. zm.).

Należy przewidzieć pojemniki do gromadzenia odpadów oraz zapewnić ich wywóz z terenu budowy na wysypisko odpadów. Podczas prowadzenia prac budowlanych, w przypadku wycieku oleju ze stosowanych maszyn i urządzeń, wytworzony zostanie odpad niebezpieczny w postaci zanieczyszczonego gruntu, który należy traktować jako odpad niebezpieczny (należy go zebrać do szczelnego pojemnika i przekazać do unieszkodliwienia).

Wszystkie wytwarzane w trakcie realizacji inwestycji rodzaje odpadów będą przekazywane wyłącznie uprawnionym przedmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów oraz:

- segregowanie, magazynowanie w przystosowanych do tego miejscach w pojemnikach (w celu uniknięcia przedostania się szkodliwych substancji do gleb, wód i powietrza): o składowiska o utwardzonych i szczelnych powierzchniach (tymczasowo utworzone na terenie budowy jak i składowiska znajdujące się na terenie wyspecjalizowanych zakładów odbiorczych),
- pojemniki muszą spełniać odpowiednie wymogi (być szczelne i zamknięte, odpowiednio oznakowane np. pojemniki na odpady z substancjami niebezpiecznymi),
- selektywne magazynowanie w celu uniknięcia mieszania się odpadów z nienadającymi się do recyklingu, odzysku
- regularne odbieranie przez upoważnione podmioty posiadające stosowne zezwolenia w tym zakresie.

Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac drogowych będą miały charakter bezpośredni, krótkotrwały i odwracalny. Roboty drogowe w niewielkim stopniu naruszają powierzchnię ziemi. Czas wykonania robót będzie jak najkrótszy poza okresami zimowymi w okresie wykonywania maksymalnie do 2024 roku. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerw w pracy maszyny i sprzęt będą wyłączane.

Wykonanie przebudowy nie będzie powodowało zmian w środowisku naturalnym wobec czego nie zachodzi konieczność podejmowania rozwiązań innych od tych, które przedstawiono powyżej w celu jego ochrony.

Z uwagi na zastosowane i sprawdzone technologie w budownictwie drogowym i materiały dopuszczone do wbudowania, posiadające atesty i aprobaty techniczne, przebudowa drogi nie spowoduje dodatkowych zagrożeń dla środowiska i zdrowia ludzi.

Rozwiązania chroniące środowisko na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, w tym opisu odwodnienia drogi.

Istniejąca nawierzchnia na drodze gminnej jest zwirowo-gruntowa. Nawierzchnia zwirowa jest złym stanem technicznym z dużymi nierównościami. Ruch pojazdów po drodze nierównej powoduje wzrost hałasu. Inwestycja przewiduje wykonanie nawierzchni bitumicznej dla kategorii ruchu KR-1, co spowoduje, że nawierzchnia będzie równa i lepiej dostosowana do ruchu samochodowego co spowoduje na zmniejszenie hałasu.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z emisją substancji szkodliwych ze źródeł komunikacyjnych, jednak po realizacji przedsięwzięcia, dzięki lepszej organizacji ruchu, dobremu stanowi nawierzchni, który będzie sprzyjał poruszaniu się pojazdów z jednakową prędkością optymalną, emisja ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu przed realizacją.

Nie są przewidziane do wykonania elementy przebudowy drogi gminnej, które by wpłynęły na zmianę klimatu.

Wójt Gminy Wąsosz po szczegółowej ocenie całości materiału dowodowego w sprawie, biorąc pod uwagę usytuowanie, rodzaj, skalę przedsięwzięcia, opisane oddziaływania i emisje oraz przedstawione

rozwiązania minimalizujące oddziaływanie na środowisko stwierdza, że oddziaływanie inwestycji będzie miało zasięg lokalny. Przedstawione rozwiązania minimalizujące na etapie budowy oraz na etapie użytkowania oddziaływanie inwestycji na środowisko oraz fakt, iż w wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi poprawa stanu technicznego drogi, a tym samym ograniczone zostanie zanieczyszczenie środowiska świadczą, że planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi. Analiza dokumentacji i przeprowadzone postępowanie nie wykazały powstania zagrożenia dla warunków życia ludzi oraz jakości środowiska, wpływu na dobra materialne, zabytki oraz krajobraz kulturowy.

Biorąc pod uwagę powyższe postanowiono jak w sentencji.

P o u c z e n i e :

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Wójta Gminy Wąsosz w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał niniejszą decyzję. Z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Wąsosz oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.



W załączeniu:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia – zał. nr 1.

Otrzymują:

1. Gmina Wąsosz, Plac Rzędziana 8, 19-222 Wąsosz,
2. Strony postępowanie wg wykazu znajdującego się w aktach sprawy poprzez obwieszczenie,
3. a/a

Do wiadomości:

1. Starosta Grajewski,
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, Wydział Spraw Terenowych II w Łomży,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Augustowie,
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Grajewie,

*Zwolniono z opłaty skarbowej zgodnie
z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16.11.2006 r.
o opłacie skarbowej
(Dz.U. z 2021 r. poz. 1923 z późn. zm.)*

Sprawę prowadzi: Renata Godlewska

WÓJT
Czesław Orlakowski

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi gminnej nr 104207B Droga od drogi powiatowej Wąsosz-Żebry do drogi powiatowej Wąsosz-Bagienice”.

Inwestycja przewiduje przebudowę drogi gminnej o nawierzchni żwirowo-gruntowej na bitumiczną, wraz z polepszeniem parametrów geometrycznych drogi. Szerokość jezdni na drodze gminnej w km 0+000÷3+642 będzie wynosić 5m, a szerokość poboczy po 0,75m.

Przepust pod drogą w km 0+610 należy wyremontować poprzez wymianę istniejącej rury betonowej na rurę polietylenową oraz przez umocnienie wlotów przepustu brukowcem na podsypce cementowo-piaskowej.

Przepust pod drogą w km 3+639 należy oczyścić z namułu oraz umocnić wloty przepustu brukowcem na podsypce cementowo-piaskowej.

Dane techniczne przebudowywanej drogi:

- | | |
|----------------------------|--------|
| - klasa drogi | D |
| - prędkość projektowa | 40km/h |
| - kategoria ruchu | KR-1 |
| - szerokość pasa drogowego | 8m |
| - szerokość jezdni | 5m |
| - szerokość poboczy | 0,75m |

Inwestycja będzie polegała na :

- usunięciu humusu,
- rozebraniu istniejących elementów dróg,
- wycince 8drzew przydrożnych,
- usunięciu istniejącego zakrzaczenia,
- wykonaniu remontu przepustu Ø80cm pod drogą,
- uzupełnieniu korpusu drogowego,
- wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego,
- ułożeniu dwóch warstw nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego,
- wykonaniu zjazdów na pola z betonu asfaltowego,
- uzupełnieniu poboczy kruszywem,
- wykonaniu kompleksowego oznakowania pionowego,
- ustawieniu barier zabezpieczających U-11a na remontowanym przepuscie.

WÓJT
Czesław Ołdakowski

